

# Wilmington Waterfront Development Project

## Borrador de Informe de Impacto Ambiental

### Guía para el Lector



Preparada por:

Environmental Management Division  
Los Angeles Harbor Department  
425 S. Palos Verdes Street  
San Pedro, CA 90731



Con asistencia de:



# PROYECTO DE DESARROLLO DE LA ZONA COSTERA DE WILMINGTON RESUMEN DEL PROCESO DE REVISIÓN AMBIENTAL

DICIEMBRE DE 2008

## Divulgación del Borrador de Informe de Impacto Ambiental

El Departamento del Puerto de Los Ángeles (Puerto) ha divulgado el Borrador de Informe de Impacto Ambiental (Borrador de EIR, por sus siglas en inglés) para el Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington. El objetivo de este análisis es informar al público acerca del Proyecto propuesto, las alternativas, los efectos ambientales potenciales y las medidas identificadas para reducir los impactos ambientales significativos. Durante la fase de determinación del alcance del proceso de revisión ambiental, se recopilaron las opiniones de la comunidad, y las cuestiones planteadas se abordaron en el Borrador de EIR. Continúe leyendo para saber más acerca del proyecto y cómo puede participar.

## Renovación de la zona costera de LA

El Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington se centra en conectar a la comunidad con la zona costera, crear espacios abiertos y fomentar oportunidades comerciales de servicios a los visitantes y para empresas de tecnología verde en la zona del Puerto y alrededor de la misma.



## Objetivos del proyecto

- Construir un proyecto que actúe como punto central regional y atraer visitantes a la zona costera en Wilmington.

*Los elementos del Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington están destinados a convertir a la zona en un destino regional y a complementar los esfuerzos de revitalización que se llevan a cabo en el centro de Wilmington.*

- Diseñar y construir un parque costero, una rambla y un muelle para realzar la conexión de la comunidad de Wilmington con la zona costera, integrando al mismo tiempo los elementos de diseño relacionados con el pasado, el presente y el futuro del Puerto y de Wilmington.

*El Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington conectará a la comunidad con la zona costera por medio de un nuevo puente peatonal terrestre, una rambla costera, una torre de observación y espacios recreativos y abiertos.*

- Construir un proyecto independiente que integre elementos de diseño acordes con los restantes planes de desarrollo de la comunidad en la zona, a fin de crear una zona costera de Los Ángeles unificada, por medio de la integración de mejoras con orientación pública.

*El Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington es parte del Plan Maestro y Programa de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington, que incluye diversos usos de la tierra dentro de la zona de proyecto propuesta y alrededor del Proyecto propuesto. El Programa es un proceso de planificación que incluyó el diseño del Proyecto propuesto y el Harry Bridges Boulevard Buffer. Si bien el Harry Bridges Boulevard Buffer es un proyecto separado e independiente que fue aprobado en el marco del EIR/EIS de TraPac, el Harry Bridges Buffer y el Proyecto propuesto integran elementos de diseño similares a fin de crear una Zona Costera de Los Ángeles unificada.*

- Mejorar la calidad de vida y viabilidad económica la zona del Puerto de Los Ángeles, la comunidad de Wilmington y la región circundante promoviendo el desarrollo económico y las tecnologías sostenibles dentro del Distrito de Desarrollo de Avalon comercial existente.

*El Puerto está mejorando la calidad de vida y la viabilidad económica de la Zona del Puerto de Los Ángeles, la comunidad de Wilmington y la región circundante mejorando el acceso público a la zona costera, creando espacios abiertos y desarrollando usos comerciales y mejoras en el diseño de calles e infraestructura para respaldar oportunidades para empresas de tecnologías verdes en el Distrito de Desarrollo de Avalon (Zonas A y B).*

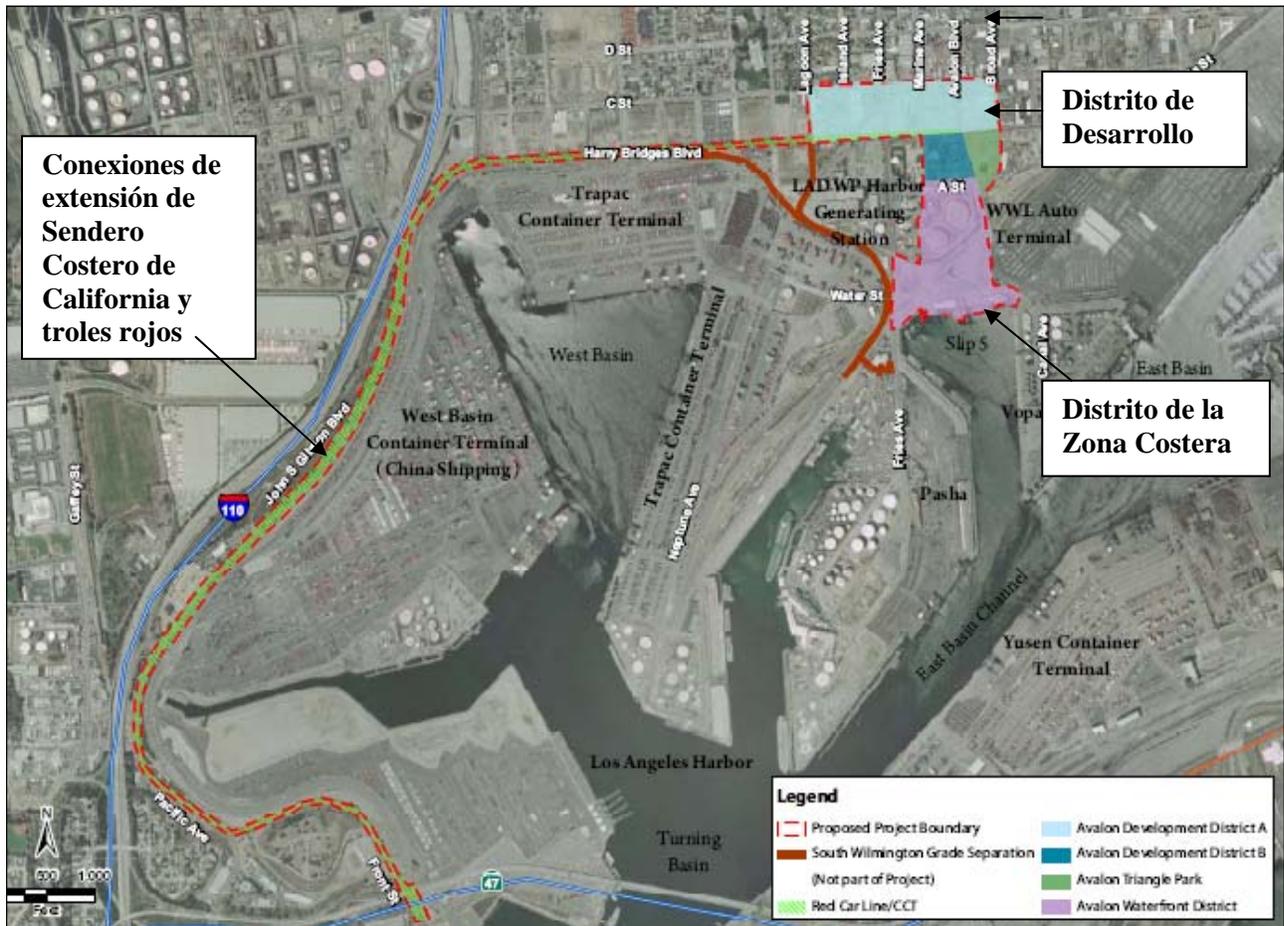
- Integrar medidas ambientales en el diseño, construcción y operación, a fin de crear un proyecto responsable respecto del medio ambiente.

*El Puerto está comprometido con el crecimiento verde. Las políticas sobre sostenibilidad se reflejarán en el diseño, construcción e implementación del proyecto.*

# Proyecto propuesto

El Proyecto propuesto está compuesto por diversos elementos y acciones de planificación en una zona de aproximadamente 94 acres. El desarrollo dentro del Proyecto propuesto se produciría en las siguientes tres zonas:

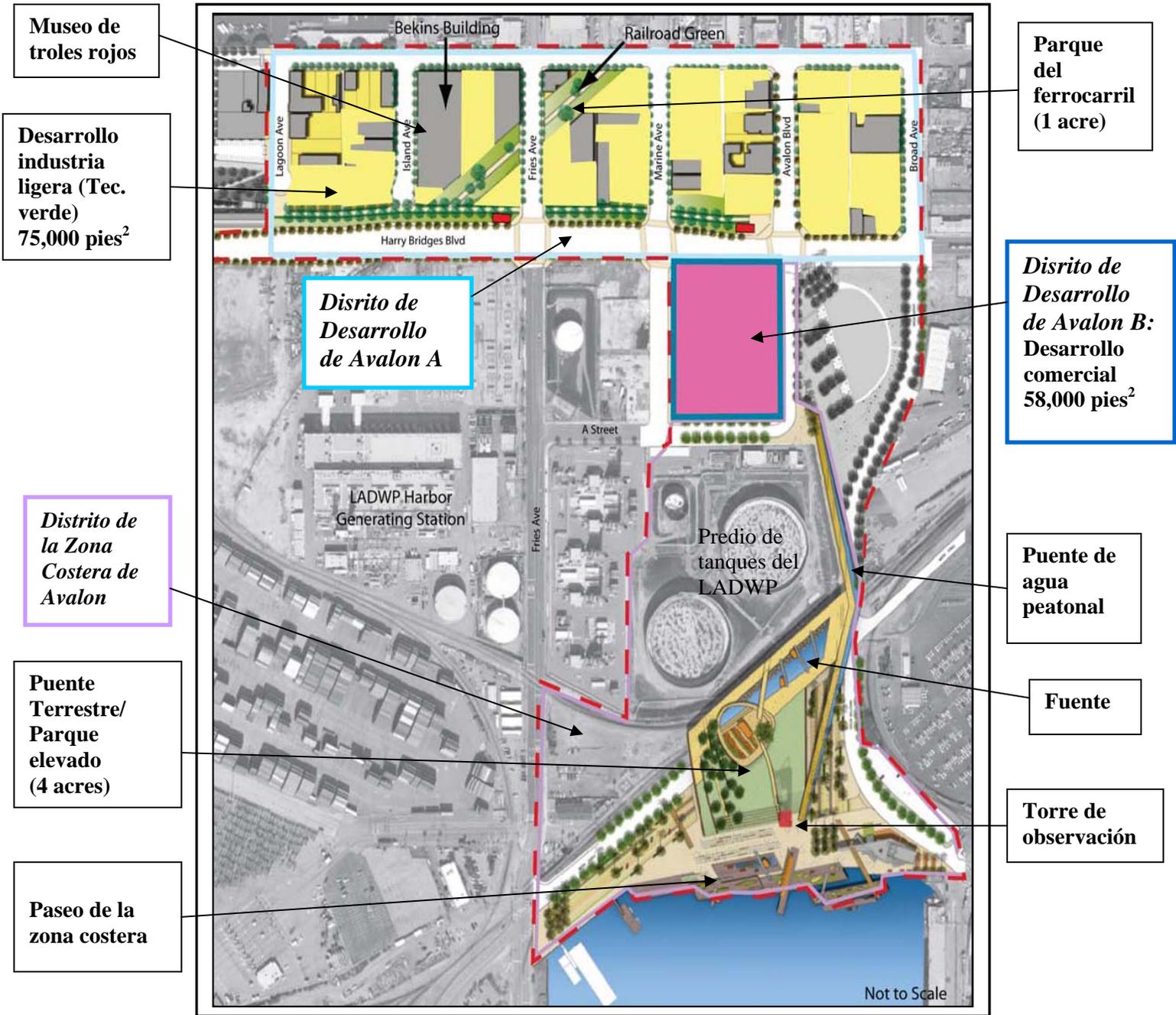
- Distrito de Desarrollo de Avalon (zonas A y B);
- Distrito de la Zona Costera de Avalon; y
- Línea de troles rojos de la zona costera/Sendero Costero Multimodal de California



Véase la Figura 2-2 en el Capítulo 2, Project Description (Descripción del Proyecto) del Borrador de EIR.

El Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington propuesto incluye la creación de 11 acres de espacio abierto verde, 8 acres de plazas, una rambla costera, muelles flotantes, fuentes, un puente “de agua” peatonal, una torre de observación de 200 pies, un Museo de troles rojos de la zona costera y desarrollos comerciales e industriales. Se requieren ajustes de límites jurisdiccionales para el Elemento del Puerto del Plan General de la Ciudad, el Plan de la Comunidad de Wilmington Harbor-City y el Plan Maestro del Puerto. En el marco del Proyecto propuesto, también se produciría una nueva designación de usos de la tierra y zonificación dentro de la zona del Proyecto propuesto. El proyecto se implementaría en dos etapas. Los mapas del sitio en los que se identifican los elementos incluidos en la Fase Provisional (2009-2015) y de Construcción Completa (2015-2020) están acompañados de descripciones de cada elemento de proyecto dentro del Distrito de Desarrollo de Avalon, el Distrito de la Zona Costera de Avalon y las zonas vinculantes.

## Fase provisional: 2009 - 2015



Véase la Figura 2-24 en el Capítulo 2, *Project Description (Descripción del proyecto)*, del Borrador de EIR.

# Construcción del proyecto completa: 2015 - 2020



Véase la Figura 2-4 en el Capítulo 2, Project Description (Descripción del proyecto) del Borrador de EIR.

## Distrito de Desarrollo de Avalon (Zonas A y B)

El Distrito de Desarrollo de Avalon es una zona industrial situada en el sur de Wilmington. El corredor comercial de Avalon Boulevard, que divide en dos el Distrito de Desarrollo de Avalon, es el corredor comercial primario de Wilmington, con el “centro de la ciudad” situado alrededor de la intersección de Avalon Boulevard y Anaheim Street, a alrededor de ½ milla de Harry Bridges Boulevard. Avalon Boulevard actualmente termina en la zona del Proyecto propuesto, en el borde del agua. El Distrito de Desarrollo de Avalon comprende aproximadamente 31.5 acres y se ha dividido en dos zonas, A y B, definidas conforme al cambio de límites propuesto para las zonas del Puerto y del Plan de la Comunidad de Wilmington Harbor-City. Los elementos o acciones relacionados con el Distrito de Desarrollo de Avalon incluyen principalmente los siguientes:

### Zona A (dentro de la zona del Plan de la Comunidad de Wilmington Harbor-City)

- **Desarrollo de industria liviana de tecnología verde** — se incluye una evaluación programática de mejoras de infraestructura (incluidas mejoras para aguas pluviales, líneas de servicios públicos secos, tuberías de agua potable y tuberías de aguas servidas) para soportar hasta 150,000 pies<sup>2</sup> de desarrollo de industria liviana, conforme a la zonificación actual, con una ubicación general comprendida entre Broad Avenue (este) y Lagoon Avenue (oeste), C Street (norte) y Harry Bridget Boulevard (sur). Se alentarán las empresas relacionadas con el desarrollo de tecnología verde. No se han recibido propuestas de desarrollo específicas para esta zona.
- **Desarrollo del parque** —un parque pasivo de 1 acre situado en el predio desocupado del ferrocarril, que se encuentra entre Island Avenue y Fries Avenue.
- **Museo de troles rojos de la zona costera**—reutilización y adaptación del inmueble histórico de 14,500 pies<sup>2</sup> de Bekins Storage, situado en 245 Fries Avenue/312–326 West C Street, para un Museo de troles rojos de la zona costera.
- **Mejoras peatonales**—mejoras de aceras y diseño de calles orientadas a la circulación peatonal a lo largo de las siguientes avenidas, calles y bulevares: Lagoon, Fries, Marine, Harry Bridges, Avalon y C.

### Zona B (dentro de las zonas del Plan del Puerto propuesto y el Plan Maestro del Puerto)

- **Desarrollo comercial**—desarrollo de hasta 58,000 pies<sup>2</sup> de usos comerciales de servicio a visitantes de la zona marítima, tal como un mercado al aire libre.
- **Realineación y mejora de calles**— Realignar y mejorar Avalon Boulevard y Broad Avenue (también parte del Distrito de la Zona Costera de Avalon).

## Usos industriales y comerciales

El desarrollo propuesto alrededor de Avalon Boulevard, en la zona industrial entre las avenidas Lagoon y Broad, al norte de Harry Bridges Boulevard y al sur de C Street, y denominado Zona A en este documento para denotar que permanecería bajo el límite jurisdiccional del Plan de la Comunidad de Wilmington Harbor-City, se basaría en el carácter existente de la zona, proporcionando oportunidades para el desarrollo de usos de industria liviana en tierra. El Proyecto propuesto proporcionaría mejoras peatonales tales como aceras mejoradas y árboles a lo largo de las avenidas Island, Fries y Marine, los bulevares Avalon y Harry Bridges y C Street. Se completarían mejoras de infraestructura para permitir hasta 150,000 pies<sup>2</sup> de usos de industria liviana orientados al desarrollo de tecnologías verdes durante los próximos 12 años, siendo 2020 el año de finalización de la construcción. Además de las mejoras de infraestructura dentro de las zonas industriales, el Proyecto propuesto desarrollaría hasta 58,000 pies<sup>2</sup> de

desarrollo comercial, tal como un mercado orientado a los peatones, una cuadra al sur de Harry Bridges Boulevard entre Avalon Boulevard y Marine Avenue, en la ubicación designada como Zona B debido a la incorporación propuesta a las zonas de límites del Plan del Puerto y el Plan Maestro del Puerto (PMP, por sus siglas en inglés), que se extenderían ambas al norte de Harry Bridges Boulevard.

Prácticamente todo el desarrollo dentro del Distrito de la Zona Costera de Avalon se produciría en terrenos desocupados. Con la excepción de unas pocas parcelas que se detallan a continuación, no se modificarían parcelas o edificios de propiedad privada. La mayoría de los usos existentes verían mejoras de diseño de calles y mejoras peatonales que pueden afectar temporariamente la capacidad de acceso a edificios individuales debido a las actividades de construcción.

En unos pocos casos, las parcelas de propiedad privada existentes en el Distrito de Desarrollo de Avalon y en pequeñas porciones del Distrito de la Zona Costera de Avalon deben ser adquiridos por el LAHD a fin de implementar la realineación propuesta de Avalon Boulevard. Las parcelas que estarían sujetas a adquisición (ya sea por medio de negociaciones, que pueden incluir el intercambio de tierras dentro del Distrito de Desarrollo de Avalon o bien, si fuera necesario, por medio de la expropiación por causa de utilidad pública) incluirían parcelas situadas en 115, 121, 131 y 133 North Avalon Boulevard.

### **Predio verde del ferrocarril**

Se construiría un espacio abierto pasivo dentro de una zona de paso de servidumbre del ferrocarril existente abandonada. Este predio verde del ferrocarril, de aproximadamente 1 acre, cruzaría la zona en sentido diagonal y proporcionaría acceso público, asientos y oportunidades de recreación pasivas. Se instalarían elementos de paisajismo y jardines abiertos.

### **Museo de troles rojos de la zona costera**

Se ubicaría un Museo de troles rojos de la zona costera a una cuadra al norte de la realineación propuesta para los troles rojos de la zona costera en el inmueble de Bekins Storage. El inmueble de Bekins Storage es un conjunto de edificios y estructuras de depósito potencialmente histórico, construido en 1916. Estas estructuras, que incluyen un edificio de 14,500 pies<sup>2</sup>, se reutilizarían y adaptarían para alojar el Museo de troles rojos de la zona costera. La rehabilitación se conduciría conforme a las Pautas del Secretario del Interior para la Rehabilitación de Edificios Históricos.

### **Mejoras para el tráfico**

A fin de mejorar la circulación del tráfico en la zona, mejorando al mismo tiempo la seguridad y el atractivo para los peatones, se proponen mejoras en calles seleccionadas. Se desocupará una parte de Avalon Boulevard, al sur de A Street, para dar prioridad al uso y las actividades peatonales en la parcela comercial de 58,000 pies<sup>2</sup>. Además, se construiría una mejora para conectar Lagoon Avenue con Pier A Street durante la construcción del Proyecto propuesto. La mejora, conocida como *South Wilmington Grade Separation*, es un proyecto separado que se ha evaluado anteriormente conforme a la CEQA. Consistiría en un camino elevado que se extendería desde Harry Bridges Boulevard, por sobre las vías de ferrocarril existentes, y conectaría con Pier A Street y Fries Avenue. Una vez que esté terminado, permitiría un mejor acceso a la zona del Proyecto propuesto y los sitios industriales cercanos, y también reorientaría parte del tráfico de camiones que utiliza actualmente Harry Bridges Boulevard.

## Distrito de la Zona Costera de Avalon

El Distrito de la Zona Costera de Avalon está compuesto por los siguientes elementos:

- **Rambla de la Zona Costera**—esta zona incluye una rambla costera con muelles panorámicos; 12,000 pies<sup>2</sup> de desarrollo para restaurantes/tiendas minoristas, una plaza de 7 acres y una Torre de Observación de 200 pies con una rampa para peatones.
- **Puente Terrestre y parque elevado**— incluye un puente terrestre de 10 acres con un parque elevado y un puente “de agua” peatonal realizado por una fuente integrada que proporcionará a la comunidad circundante un espacio abierto y acceso peatonal mejorado. El sitio del Marine Tank del Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles (LADWP, por sus siglas en inglés) deberá ser demolido y reparado.
- **Triangle Park de Avalon**—situado al sur de Harry Bridges Boulevard, entre Broad Avenue y Avalon Boulevard. El Triangle Park de Avalon no es parte del Proyecto propuesto, pero se incluiría dentro de la zona que quedaría abarcada dentro de la ampliación de los límites propuesta del Plan del Puerto y el PMP.
- **Realineación de Avalon Boulevard, Broad Avenue y Water Street**—el proyecto se propone nivelar y desocupar Avalon Boulevard al sur de A Street, realinear Broad Avenue hacia la costa y realinear Water Street para que corra adyacente a la línea de ferrocarril Pacific Harbor, que se propone que circule debajo del puente terrestre propuesto a fin de mejorar la circulación peatonal y proporcionar espacio para la rambla de la zona costera.

### Rambla de la zona costera y comodidades de servicio a los visitantes

La rambla de la zona costera sería una de las comodidades públicas centrales del Distrito de la Zona Costera de Avalon y estaría anclada por desarrollos de servicios a los visitantes y atracciones recreativas a lo largo de la costa. La plaza de exteriores de 7 acres destinada a reuniones y eventos se construiría en el emplazamiento de la zona de estacionamiento existente del Centro Comunitario de Banning’s Landing, que se reubicaría al norte, debajo del puente de agua peatonal. Se incorporarían usos de restaurantes y tiendas minoristas para visitantes, con un total de 12,000 pies<sup>2</sup>, en la rambla de la zona costera en la Fase II. La rambla de la zona costera incorporaría aproximadamente 43,220 pies<sup>2</sup> de muelles panorámicos sobre el agua y dos muelles flotantes, con un tamaño combinado de 5,870 pies<sup>2</sup>. Estos muelles y muelles flotantes requerirían alrededor de 750 columnas de concreto como apoyo, mientras que el reemplazo de los aproximadamente 17,880 pies<sup>2</sup> de muelles panorámicos existentes requeriría aproximadamente 478 columnas de concreto.

Los muelles flotantes públicos podrían alojar hasta 9 embarcaciones simultáneamente, para realizar hasta 36 viajes por día. En una fecha futura, sería posible incluir un servicio de taxi acuático entre el Proyecto propuesto y San Pedro. Entre otras características de la rambla de la zona costera se incluirían una fuente, estructuras para sombra, letreros, elementos de paisajismo y arte público.



### **Torre de observación**

La torre de observación sería un hito zonal de 200 pies, visible desde las empresas del Puerto cercanas y las comunidades de Wilmington y San Pedro. Incorporaría un elemento arquitectónico vertical alto que imitaría una vela. La torre estaría iluminada de noche con iluminación puntual hasta la medianoche, de modo similar al Puente Vincent Thomas. Se proporcionaría acceso público a la terraza de observación por medio de elevadores y escaleras.



## Puente Terrestre y predio de tanques marinos del LADWP

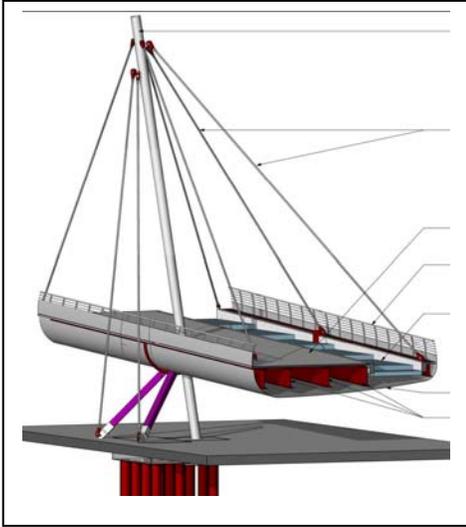
El LADWP es propietario del predio de tanques marinos (*Marine Tank Farm*) al norte de Banning's Landing entre Fries Avenue y Avalon Boulevard, al norte de Water Street y al sur de A Street, que arrienda a Valero Energy Corporation. Dos tanques grandes de almacenamiento de líquidos a granel y un tercer tanque más pequeño restringen el acceso al borde del agua. Como componente del Proyecto propuesto y a partir de 2011, el predio se dedicaría a usos recreativos y se eliminarían los tanques de almacenamiento de líquidos a granel y las estructuras relacionadas. Toda potencial contaminación del suelo y/o de las aguas subterráneas se sometería a tratamiento correctivo conforme al DTSC, RWQCB y otros estándares de agencias de supervisión. Se demolerían diversas estructuras existentes relacionadas con el sitio del LADWP, inclusive los dos tanques de almacenamiento de combustible de 450,000 bbls, el tanque más pequeño de 30,000 bbls y otras seis estructuras, que ocupan en total 18,500 pies<sup>2</sup>.

El LADWP construiría tanques similares, con capacidades similares, en una ubicación fuera del sitio, que no se ha determinado aún. Una ubicación potencialmente factible sería el predio de tanques Olympic (*Olympic Tank Farm*) situado 1.5 millas al noreste del Proyecto propuesto, en la esquina sudeste de las calles Alameda y Robidoux en Wilmington. El predio de tanques Olympic cuenta con nueve tanques de almacenamiento de líquidos a granel y el terreno no posee vegetación natural. Las dos zonas que son lo suficientemente grandes para contener los tanques de almacenamiento del predio de tanques marinos han contenido anteriormente tanques de almacenamiento.

Antes de que se eliminen los tanques de almacenamiento y los edificios auxiliares del predio de tanques marinos, se construiría y pondría en funcionamiento una sección importante (6 acres) del puente terrestre de 10 acres propuesto en la Fase I: Plan Provisional. Véase el mapa del sitio en la página 4. El paseo superior, con una plaza y gran fuente de agua que usa agua reciclada, estaría ubicado directamente sobre el cruce del ferrocarril y Water Street. Consistiría en la parte sur del futuro parque elevado, que incluirá asientos aterrazados para reuniones públicas. Directamente al oeste del puente terrestre, una pantalla de plantas actuaría como amortiguación entre el puente terrestre y las subestaciones de energía situadas al oeste, que continuarían funcionando durante la construcción y operación del Proyecto propuesto.



**Corte transversal del puente terrestre y el puente de agua peatonal: Véase la Figura 2-15 en el Capítulo 2 del Borrador de EIR.**



**Puente de agua peatonal**

Esta sección del Puente terrestre incluiría un puente de agua peatonal al este del predio de tanques marinos del LADWP, conectando la Plaza de entrada decorada con elementos paisajísticos con la zona costera. El puente de agua peatonal proporcionaría acceso sin obstrucciones para peatones y bicicletas a la zona costera. El puente peatonal se denomina puente “de agua” debido a la fuente de diseño arquitectónico que correría a lo largo de toda su extensión. Consistiría en una estructura de acero con una fuente de agua lineal integrada en el borde exterior, y vincularía la Plaza de Entrada de 1 acre, situada en la esquina sureste de los bulevares Avalon y Harry Bridges, con el paseo de la zona costera.

Durante la Fase II: Construcción completa, que comenzará aproximadamente en 2015, el Proyecto propuesto completaría la construcción del Puente terrestre en el emplazamiento del predio de tanques marinos del LADWP que se habrá puesto fuera de funcionamiento. Los elementos paisajísticos de esta zona incluirían zonas abiertas de césped con pendientes, jardines ornamentales y terrazas con granito descompuesto.

Cuando estén completos, el Puente Terrestre y el puente de agua peatonal adyacente conectarían a la comunidad de Wilmington con la rambla de la zona costera a través de la Plaza de Entrada de 1 acre. Los cortes transversales de las imágenes anteriores ilustran el Puente Terrestre y el puente de agua peatonal.

## **Mejoras para el tráfico**

La circulación vehicular alrededor del Distrito de la Zona Costera de Avalon sufriría modificaciones para mejorar el flujo de tráfico y el acceso peatonal a la zona costera. A fin de aumentar la cantidad de terrenos disponibles en la zona costera, Water Street se movería hacia el norte y realinearía de su configuración actual este-oeste y correría a lo largo de las vías de la línea de ferrocarril Pacific Harbor, al sur del predio de tanques marinos del LADWP, en sentido diagonal noreste-sudeste. Además, al desocuparse Avalon Boulevard al sur de A Street, Broad Avenue reemplazaría a Avalon Boulevard como calle principal de tráfico de automóviles en el lado este del sitio del proyecto propuesto, y continuaría hasta la osta, proporcionando acceso vehicular a la rambla de la zona costera y el Banning’s Landing Community Center. Como parte del Proyecto propuesto, se construiría una rotonda para el ascenso y descenso de pasajeros adyacente al centro de la comunidad.

## Estacionamiento de superficie

A fin de dar cabida al tráfico vehicular nuevo relacionado con el restaurante y las actividades recreativas, se construirían tres zonas de estacionamiento en superficie. En el mapa siguiente, la Zona A proporcionarían 51 espacios a los que se podrá acceder desde Fries Avenue; la Zona B proporcionarían 71 espacios al norte de Banning's Landing debajo del puente de agua peatonal, a los que podrá accederse desde la nueva Broad Avenue realineada. Ambas zonas de estacionamiento de superficie se construirían durante la Fase I. La Zona C de estacionamiento se construiría durante la Fase II, y proporcionarían 148 espacios al este del Puente Terrestre, en el sitio del predio de tanques marinos del LADWP existente. Se podría acceder a esta zona desde A Street.



Véase la Figura 2-15b en el Capítulo 2, Project Description (Descripción del Proyecto) del Borrador de EIR.

## Conexiones: Línea de trolles rojos y Sendero Costero de California

El Proyecto propuesto ampliaría la Línea de trolles rojos de la zona costera histórica y el Sendero Costero de California (CCT, por sus siglas en inglés) de usos múltiples para peatones/bicicletas desde San Pedro, para la conexión con la comunidad de Wilmington. La ampliación de la Línea de trolles rojos de la zona costera/CCT comenzaría en la intersección de Swinford Street y Harbor Boulevard, continuaría a lo largo de Front Street y John S. Gibson Boulevard, y luego a lo largo de Harry Bridges Boulevard hasta Avalon Boulevard.

## Sostenibilidad del proyecto

El Proyecto de la Zona Costera de Wilmington tiene por objetivo demostrar el compromiso del Puerto con la sostenibilidad. Las siguientes características de diseño sostenible del proyecto guardan conformidad con el Programa de Sostenibilidad del Puerto y sus políticas correspondientes:



Se instalarán aproximadamente 20,000 pies<sup>2</sup> de paneles solares en los pabellones de sombra, centrados en el Puente Terrestre y los muelles de la zona costera en la Fase I, con la meta de lograr hasta 12.5% de las necesidades de energía del Proyecto propuesto.

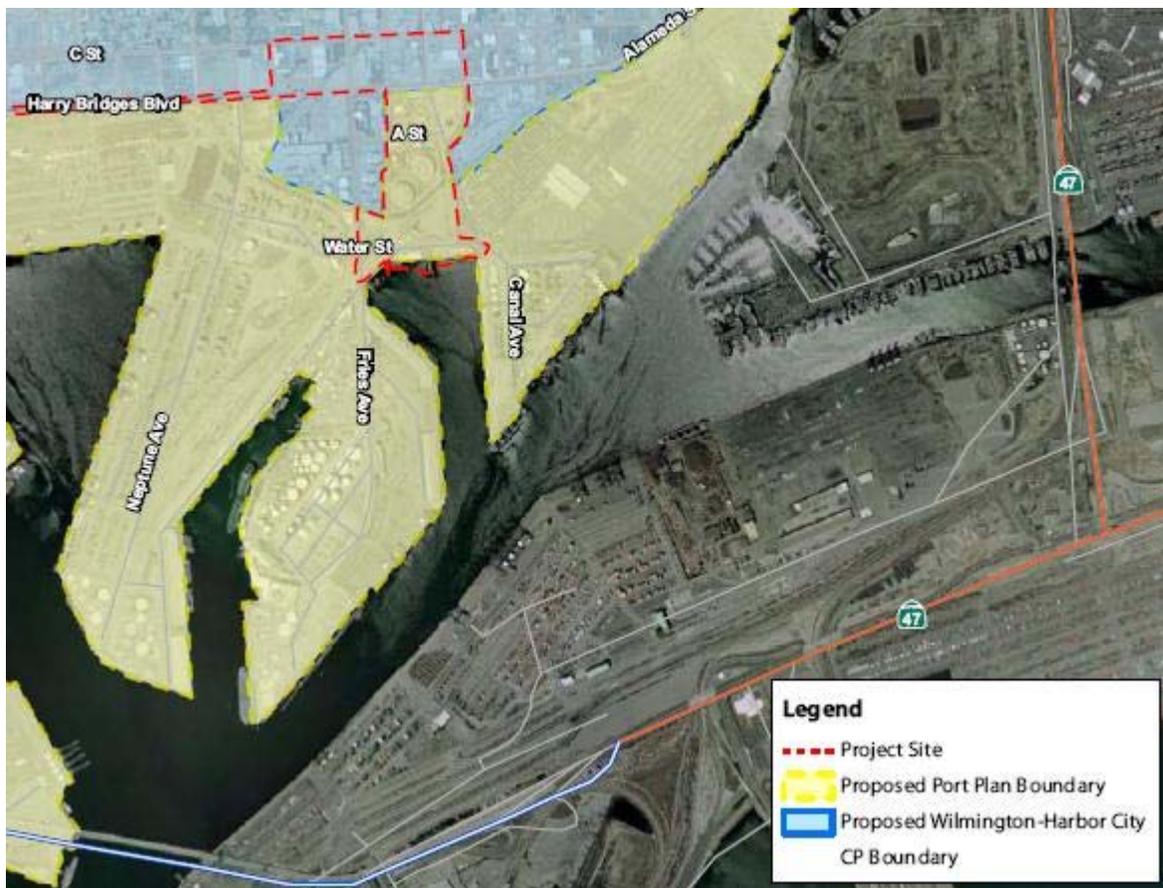
- Las aguas recuperadas se usarían para las fuentes de agua propuestas y el mantenimiento de los elementos de paisajismo para reducir las necesidades de agua potable del Proyecto propuesto;
- Se incluirán plantas resistentes a la sequía y árboles para sombra en la selección de especies a plantar;
- Las características de diseño de gestión de aguas pluviales incluiría en uso de un sistema de drenaje francés, *bioswales* (jardines de lluvia), pavimento permeable en las zonas de estacionamiento de superficie para reducir el drenaje de agua pluvial y proporcionar filtración natural de contaminantes;
- De conformidad con la Política de Construcción Verde del Puerto, se requiere la Certificación de Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) (categoría Plata como mínimo) para toda la urbanización nueva que supere los 7,500 pies<sup>2</sup>.
- Se seguirían pautas de diseño de ingeniería sostenible del Puerto para el emplazamiento y diseño de la urbanización nueva y el uso de materiales de construcción reciclados y regionales.
- Se seguirían las pautas de construcción sostenible del Puerto para la construcción del proyecto.
- Las características de diseño específicas respecto de la calidad del agua y las medidas de conservación del agua se describen en el Capítulo 3.14, “*Water Quality, Sediments, and Oceanography*” (Calidad del agua, sedimentos y oceanografía”) y el Capítulo 3.12, “*Utilities*” (Servicios Públicos).
- Características de diseño relacionadas específicamente con la reducción del ruido, tales como emplazamiento de los usos comerciales de la zona costera (es decir, 12,000 pies<sup>2</sup> de restaurantes/tiendas minoristas) a más de 100 pies de las vías de ferrocarril de uso intensivo de la San Pedro Branch Line y la vía principal de TraPac ICTF (como se especifica en el Capítulo 3.9, “*Noise*” [Ruido]).
- Características de diseño específicas de calidad del agua y eficiencia energética, como se especifica en el Capítulo 3.2, “*Air Quality and Meteorology*” (Calidad del aire y meteorología) y el Capítulo 3.2, “*Utilities*”.
- El acceso peatonal a la zona costera y a todo el emplazamiento del proyecto se mejorará por medio de la ampliación del Sendero Costero de California y la Línea de troles rojos de la zona costera, el puente de agua peatonal, el parque elevado/Puente Terrestre y la rambla de la zona costera.

- El Proyecto propuesto creará más oportunidades de uso de muelles públicos y mejorará el acceso a la Zona Costera de Wilmington desde el agua. También se podría dar cabida a una parada de servicio de taxi acuático.
- Las características de diseño relacionadas con la estética incluyen arte público, incluidas hasta dos piezas escultóricas principales, que se integrarán en la zona del proyecto. Se crearán vistas panorámicas de la zona costera y la comunidad de Wilmington por medio de la construcción del parque elevado, el puente para peatones y la torre de observación. El proyecto también implementaría las Pautas de Diseño de Iluminación del Programa de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington para mejorar la eficiencia y reducir el resplandor, como se describe en el Capítulo 3.1, “*Aesthetics*” (Estética).

## Planeación/cambios del uso de la tierra propuestos

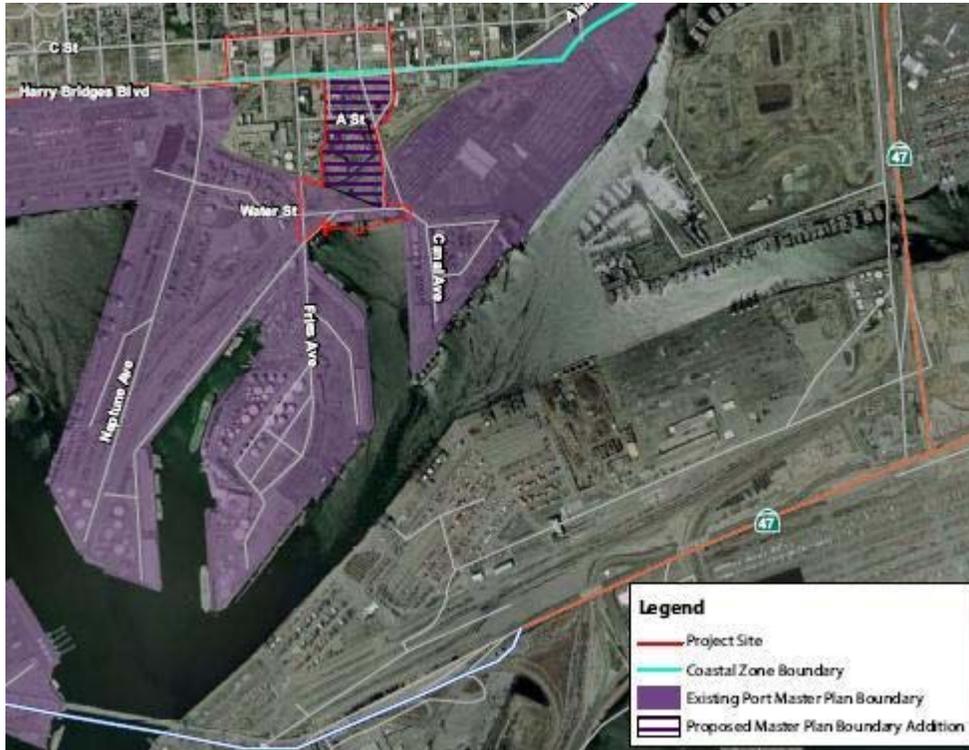
El Proyecto propuesto incluiría enmiendas al Plan del Puerto de Los Ángeles (Plan del Puerto), el Plan de la Comunidad de Wilmington Harbor-City (CP, por sus siglas en inglés), el Plan Maestro del Puerto (PMP, por sus siglas en inglés) y cambios de zonificación en el Código Municipal de la Ciudad de Los Ángeles (*City of Los Angeles Municipal Code*).

El límite jurisdiccional del Plan del Puerto se ampliaría desde Water Street al norte hasta Harry Bridges Boulevard y desde Broad Avenue en el este a Marine Avenue en el oeste, a fin de incluir en un bloque el Distrito de Desarrollo de Avalon al sur de Harry Bridges Boulevard, el sitio de desarrollo del Triangle Park de Avalon y el Distrito de la Zona Costera de Avalon, lo que ocasionaría la retracción correspondiente del límite jurisdiccional del CP de Wilmington-Harbor City, como se muestra en la figura siguiente.



Véase la Figura 2-20 en el Capítulo 2, *Project Description (Descripción del Proyecto)* del Borrador de EIR.

El límite jurisdiccional del PMP se ampliaría para coincidir con el ajuste del Plan del Puerto, que incluiría en un bloque único del Distrito de Desarrollo de Avalon al sur de Harry Bridges Boulevard, el sitio de desarrollo del Triangle Park de Avalon, y el Distrito de la Zona Costera de Avalon a fin de guardar conformidad con el cambio de límites jurisdiccionales del Plan del Puerto, como se muestra en la figura siguiente.



Véase la Figura 2-22 en el Capítulo 2, *Project Description (Descripción del Proyecto)* del Borrador de EIR.

Además, Avalon Boulevard se nivelaría usando una Enmienda del Plan General. Finalmente, se requerirían varias enmiendas a las designaciones de usos de la tierra existentes y cambios de zonificación, entre los que se incluyen los siguientes:

- Enmienda de la designación de uso de la tierra actual del Plan del Puerto de Usos generales, de carga a granel y comerciales/industriales, no peligrosos, en PA 5 para añadir Recreación (esto incluiría la zona costera y la zona en la que se ubicaría Triangle Park);
- Enmienda de las designaciones de uso de la tierra del Plan Maestro del Puerto para PA 5 (Carga general, líquidos a granel, productos secos a granel, pesca comercial, industrial, institucional, otros) para incluir usos de la tierra Recreativos y Comerciales (no relacionados con la pesca); y
- Enmienda del Código de Zonificación Municipal de Los Ángeles (*Los Angeles Municipal Zoning Code*) dentro del límite anterior del Plan Maestro del Puerto, de conformidad con el *Tidelands Trust* para dar cabida a los componentes del Proyecto propuesto (por ej., rambla de la zona costera, Torre de Observación). La zonificación para el emplazamiento de Triangle Park también se enmendaría a zona de Espacio Abierto.

## ¿Qué es la CEQA y cómo se determinan los impactos?

La Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) fue sancionada por la Legislatura de California en 1970 y requiere que los responsables de la adopción de decisiones de las agencias públicas consideren los efectos ambientales de sus acciones. La CEQA se aplica a los proyectos propuestos a ser emprendidos o que requieren aprobación de agencias gubernamentales locales y del Estado, tal como es el caso del Puerto de Los Ángeles (Puerto). Los proyectos propuestos se someten a un proceso de revisión ambiental para determinar si puede haber algún impacto ambiental. Si un Proyecto propuesto puede potencialmente afectar de manera significativa el medio ambiente, se prepara un informe de impacto ambiental (EIR, por sus siglas en inglés).

- Un **Aviso de preparación** (NOP, por sus siglas en inglés), que anuncia la preparación de un EIR y presenta al público una breve reseña del proyecto y los posibles impactos ambientales para recibir realimentación.
- Un **Borrador de EIR**, que analiza completamente el Proyecto propuesto, las alternativas al proyecto y los impactos ambientales. Una vez completo, el Borrador de EIR se da a conocer para la revisión pública.
- Un **EIR Final** (FEIR, por sus siglas en inglés) que responde a los comentarios sobre el Borrador de EIR y se presenta a la Junta de Comisionados del Puerto (responsable de la adopción de decisiones en el Puerto) a fin de que decida si se aprueba o no el Proyecto propuesto.

**Este resumen trata principalmente los impactos y atenuación conforme a la CEQA, dado que el análisis conforme a la CEQA comprende el proyecto completo y todas las medidas de atenuación.**

## Impactos del Proyecto propuesto

Un EIR es tanto un documento de divulgación pública como una herramienta para la adopción de decisiones. El propósito del proceso de revisión ambiental incluido en el EIR es: Identificar los impactos de un Proyecto propuesto en el medio ambiente; identificar posibles alternativas al proyecto para reducir los impactos; e indicar formas de evitar o atenuar, si es posible, los impactos significativos.

En aquellos casos en que los impactos significativos no se puedan evitar o atenuar, el proyecto podría ser igualmente aprobado si existen beneficios económicos, legales, sociales o tecnológicos u otros que compensen los efectos ambientales significativos inevitables (a los que se hace referencia como consideraciones predominantes).

En los EIR, los impactos ambientales se determinan en un proceso por pasos:

1. Analizar las condiciones ambientales cuando comenzó el análisis (denominadas condiciones de base). Normalmente, las condiciones de base son las condiciones al momento en que se proporciona el aviso de preparación (NOP) al público. El NOP para el Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington se divulgó en marzo de 2008.
2. Analizar las condiciones ambientales durante la vida de un proyecto. El fin del horizonte de planeación para el Proyecto de la Zona Costera de Wilmington es el año 2020.
3. Comparar las condiciones de base y las condiciones del proyecto. La diferencia entre las condiciones de base y las condiciones del proyecto (valor delta) se compara con los umbrales. En el Puerto, utilizamos una pauta de umbral establecida por la Ciudad de Los Ángeles (pautas de la

CEQA de la Ciudad de Los Ángeles, que incluyen los umbrales de emisiones atmosféricas del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur [SCAQMD, por sus siglas en inglés])

4. Si el valor delta es superior al umbral, el impacto se considera **significativo**. Si el valor delta no es superior al umbral, el impacto se considera **menos que significativo**.

Si el análisis determina que existen impactos significativos, se aplican medidas atenuantes factibles, si las hay, para reducir los impactos. Si no se puede aplicar una atenuación para reducir los impactos a menos que el umbral, los impactos se consideran **significativos e inevitables**. A continuación se presenta un resumen de los impactos ambientales que se crearían por medio de la construcción y operación del Proyecto propuesto, si se aprueba.

## Resumen de impactos del Proyecto propuesto

**Impactos significativos inevitables:** Calidad del aire, Geología, Ruido

**Impactos menos que significativos después de la atenuación:** Recursos biológicos, Recursos culturales, Aguas subterráneas y suelos, Transporte (Terrestre y Marítimo), Servicios públicos

**Impactos menos que significativos:** Estética, Peligros y materiales peligrosos, Uso y planeación de tierras, Población y vivienda, Servicios Públicos, Calidad del agua, Sedimentos y Oceanografía.

## Atenuación del proyecto

Se han aplicado medidas de atenuación para reducir en la mayor medida factible los impactos del proyecto. **A continuación se presenta una lista de las medidas de atenuación aplicadas en todas las áreas afectadas.** \* Para ver una descripción más completa de los elementos y medidas de atenuación del proyecto, véase el Borrador de EIR en [www.portoflosangeles.org](http://www.portoflosangeles.org).

### Calidad del aire

- AQ-1: Normas para motores de embarcaciones en el puerto
- AQ-2: Electrificación de equipos de dragado
- AQ-3: Modernización de flota de camiones comunes
- AQ-4: Modernización de flota para equipos de construcción
- AQ-5: Controles adicionales de polvo fugitivo
- AQ-6: Prácticas de gestión óptimas
- AQ-7: Medida de atenuación general
- AQ-8: Precauciones especiales cerca de sitios sensibles
- AQ-9: Reciclado de construcción
- AQ-10: Eficiencia energética
- AQ-11: Energía renovable
- AQ-12: Conservación del agua y eficiencia
- AQ-13: Medidas para residuos sólidos
- AQ-14: Medidas de uso de la tierra
- AQ-15: Transporte y vehículos de motor

### Biología

- BIO-1: Inner Harbor Mitigation Bank

### Geología

- GEO-1: Diseño sísmico

### Aguas subterráneas y suelos

- GW-1: Plan de gestión de suelos o EA de Fase II
- GW-2: Tratamiento correctivo del sitio
- GW-2a: Tratamiento correctivo de los antiguos pozos petroleros en el Distrito Industrial (Zona A), el Distrito de la Zona Costera (Zona B) y el CCT (Zona C).
- GW-2b: Tratamiento correctivo del suelo a lo largo de las vías de ferrocarril existentes y anteriores
- GW-2c: Evaluación de riesgos basada en la salud para el predio de tanques marinos
- GW-3: Plan de contingencia por contaminación para instalaciones no específicas y fuentes no identificadas de materiales peligrosos

### Ruido

- NOI-1: Construir barreras de ruido temporarias, usar equipos de construcción silenciosos, notificar a los residentes, horarios de construcción, días de construcción, prohibiciones respecto de los motores en ralentí, ubicación de los equipos.

**Recursos culturales**

- CR-1: Futuros estudios de recursos culturales a lo largo de la línea de troles rojos
- CR-2: Incorporar las vías en el plan de diseño
- CR-3: Plan de supervisión/tratamiento antes de la demolición
- CR-4: Supervisión de las vecindades de la parte correspondiente al Government Depot del Distrito de la Zona Costera de Wilmington
- CR-5: Detener las obras en el caso de que se encuentren recursos culturales no identificados anteriormente
- CR-6: Recursos paleontológicos no renovables

**Transporte**

- TC-1: Desarrollar y aplicar un Plan de Control de Tráfico durante toda la construcción del Proyecto propuesto
- TC-2: Reconfigurar el acceso desde el sur hacia Avalon Boulevard en la intersección de Avalon Boulevard y Anaheim

**Servicios públicos**

- UT-1: Instalación de tuberías de alcantarillado secundario
- UT-2: Conservación del agua y reducción de aguas servidas
- UT-3: Reciclaje de materiales de construcción
- UT-4: Uso de materiales con contenido reciclado
- UT-5: Cumplimiento de AB 939

## **Alternativas al proyecto**

Un EIR debe evaluar una variedad razonable de alternativas a un Proyecto propuesto. Se analizaron las tres alternativas al Proyecto propuesto siguientes para comparar los méritos de las alternativas. En el Capítulo 5.0 *Project Alternatives* (Alternativas al Proyecto) se incluye un resumen de los impactos de las alternativas analizadas en el DEIR y las alternativas que se consideraron pero se eliminaron de toda consideración adicional.

### **Alternativa al Proyecto 1 - Desarrollo reducido: Sin un Distrito de Desarrollo de Avalon**

En comparación con el Proyecto propuesto, la Alternativa 1 reduciría la planta del proyecto, al no incluir mejoras en el Distrito de Desarrollo de Avalon (Zonas A y B). Por el contrario, con esta alternativa se desarrollaría únicamente el Distrito de la Zona Costera de Avalon y se proporcionaría planeación para la Línea de troles rojos de la zona costera. La Alternativa 1 no incluiría mejoras en el diseño de calles y de circulación peatonal en la Zona A del Distrito de Desarrollo de Avalon. Tampoco desarrollaría la infraestructura para dar cabida a aproximadamente 150,000 pies<sup>2</sup> de desarrollo para usos de industria liviana (para empresas de tecnología verde) o los 58,000 pies<sup>2</sup> de usos de tiendas minoristas/comerciales (tales como un mercado). Además, la Alternativa 1 no incluiría la implementación del Museo de troles rojos de la zona costera, la rehabilitación del inmueble de 14,500 pies<sup>2</sup> de Bekins o el desarrollo e implementación de paisajismo en el predio verde de 1 acre del ferrocarril. El Distrito de Desarrollo de Avalon permanecería subdesarrollado en su condición existente. La Alternativa 1 desarrollaría el Distrito de la Zona Costera de Avalon de la misma manera que el Proyecto propuesto. También se realizaría la ampliación de la Línea de troles rojos de la zona costera y el Sendero Costero de California.

### **Alternativa al Proyecto 2 - Construcción y demolición reducidas: Permanece el predio de tanques marinos del LADWP**

La Alternativa 2 es un escenario de desarrollo alternativo que reduciría la cantidad de actividades de construcción y demolición, dejando el predio de tanques marinos del LADWP en su lugar y reduciendo el tamaño del puente terrestre, construyendo únicamente la porción correspondiente a la Fase 1. La Alternativa 2 también desarrollaría el Distrito de Desarrollo de Avalon (Zonas A y B). Dado que el predio de tanques marinos del LADWP permanecería en su lugar, no se realizaría el tratamiento correctivo del emplazamiento y el puente terrestre no se conectaría con el Distrito de Desarrollo de Avalon. Se continuaría proporcionando acceso a la zona costera por medio del puente “de agua” peatonal propuesto, pero el puente terrestre finalizaría en el límite del predio de tanques marinos del LADWP. Esto daría como resultado un puente terrestre de la Fase I de aproximadamente 4 acres, aproximadamente 6 acres menos que el Proyecto propuesto. Además de no incluir la porción correspondiente a la Fase II del puente terrestre y no eliminar el predio de tanques marinos del LADWP, la Alternativa 2 propondría los mismos elementos que el Proyecto propuesto.

### **Alternativa al Proyecto 3 - Sin proyecto**

La Alternativa de no construir el proyecto considera qué se esperaría razonablemente que suceda en el sitio en el caso de que no se produjeran acciones discrecionales futuras. El LAHD no emitiría permisos discrecionales o aprobaciones discrecionales y no tomaría ninguna otra medida para construir o permitir la construcción de ninguna parte del Proyecto propuesto. Esta alternativa no permitiría implementar el Proyecto propuesto u otras mejoras físicas relacionadas con el Proyecto propuesto. Con esta alternativa, no se produciría ningún impacto de la construcción relacionado con un permiso discrecional.

# Cuestión clave para la comunidad: Calidad del aire

## Emisiones de contaminantes sujetos a los criterios establecidos

Los contaminantes sujetos a los criterios establecidos que plantean mayor inquietud respecto de la evaluación de la calidad del aire son el ozono (O<sub>3</sub>), el monóxido de carbono (CO), el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), el dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>) y las partículas en suspensión PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub>. Óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>) son términos genéricos para el NO<sub>2</sub> y el SO<sub>2</sub>, respectivamente, dado que el NO<sub>2</sub> y el SO<sub>2</sub> son naturalmente altamente reactivos y pueden cambiar su composición cuando se los expone a oxígeno, otros contaminantes y/o la luz solar en la atmósfera. Estos óxidos se producen durante la combustión.

La ciudad de Los Ángeles usa los umbrales del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD) para determinar la significancia. Para el análisis de calidad del aire, se resta la línea de base de la CEQA de las emisiones del proyecto en diferentes años, y la diferencia se compara con los umbrales del SCAQMD. Si la diferencia supera los umbrales, el Proyecto propuesto tiene un impacto significativo para ese contaminante sujeto a los criterios establecidos específico. Los diferentes años evaluados incluyen 2011 (nivel más alto de construcción del proyecto y superposición entre la construcción del Proyecto propuesto y la operación del mismo), 2015 (fin de la Fase I del Proyecto propuesto) y 2020 (terminación de la Fase II y proyecto construido completo).

### Umbrales de emisiones diarias del SCAQMD

	COV	NO <sub>x</sub>	SO <sub>x</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2.5</sub>	CO	Riesgo de cáncer	Agudo no canceroso	Crónico no canceroso
Operación	55 lbs/día	55 lbs/día	150 lbs/día	150 lbs/día	55 lbs/día	550 lbs/día	10 en un millón	1	1
Construcción	75 lbs/día	100 lbs/día	150 lbs/día	150 lbs/día	55 lbs/día	550 lbs/día	-	-	-

### Línea de base

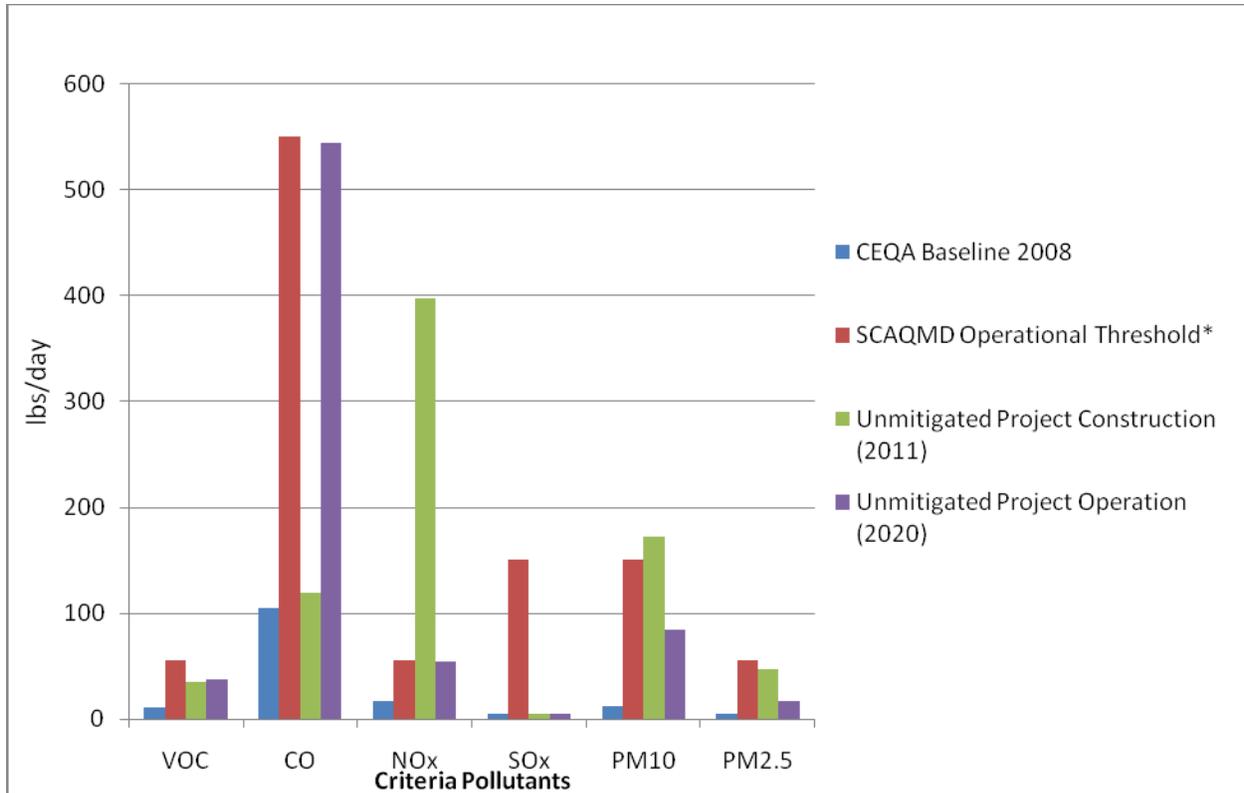
Las emisiones de línea de base de la CEQA incluyen las emisiones de fuentes que estaban en funcionamiento en el año de línea de base, 2008, e incluirían aquellas fuentes que se prevé demoler, o que ya no estarían en funcionamiento, al completarse el Proyecto propuesto. Las emisiones diarias pico existentes en 2008 incluyen dos tanques de 59,000 pies<sup>2</sup> del LADWP, usos de tierras industriales en el Distrito de Desarrollo de Avalon y el Distrito de la Zona Costera de Avalon, y el Centro Comunitario de Banning's Landing situado en el lado sur de Water Street.

### Proyecto propuesto

Se presupone que las emisiones comenzarán en 2009 y continuarán hasta 2010. Se presupone que las emisiones de la construcción comenzarán en el tercer trimestre de 2009 y concluirán alrededor del cuarto trimestre de 2017. Se presupone que las emisiones producto de la operación comenzarán en 2011 y se prolongarán hasta 2020.

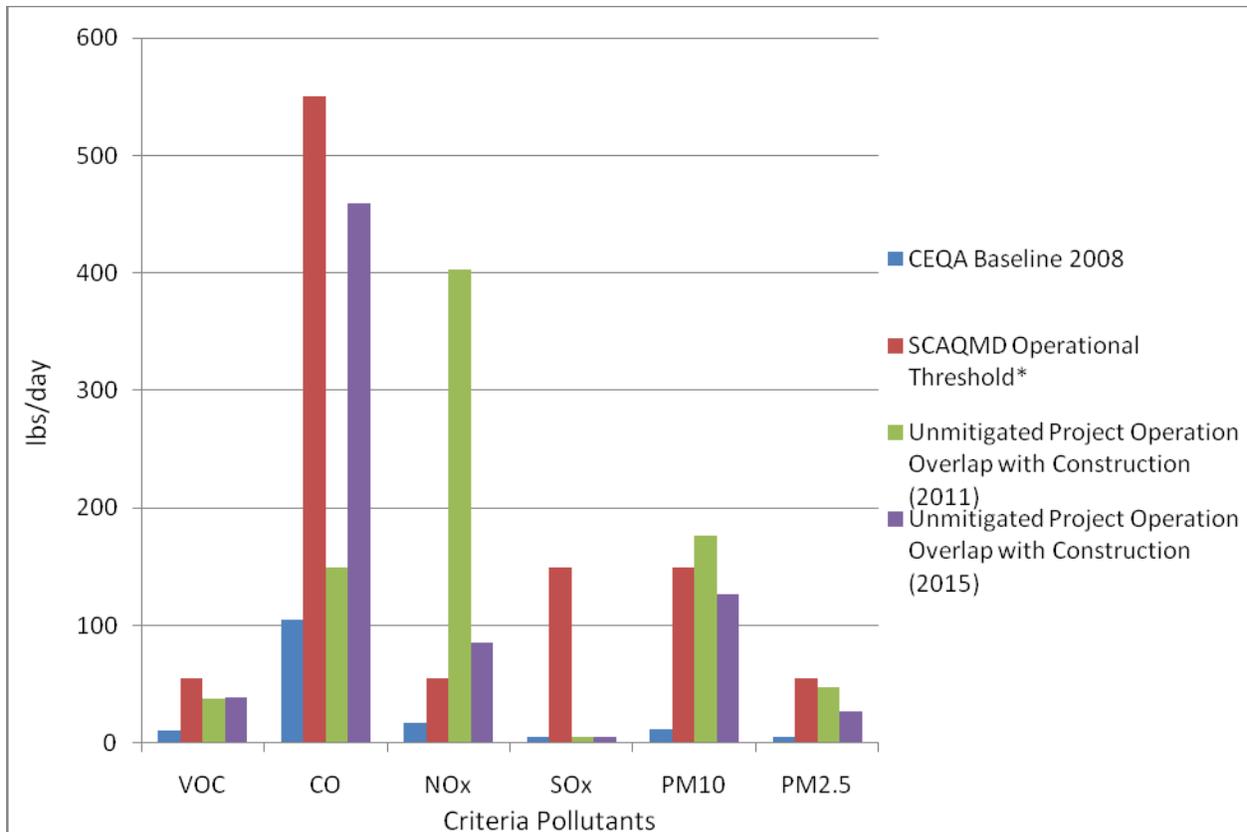
## Proyecto sin atenuación

Como se muestra a continuación, las emisiones pico diarias no atenuadas del Proyecto propuesto menos la línea de base de la CEQA serían superiores a los umbrales de la CEQA y, por lo tanto, significativas conforme a la CEQA para NO<sub>x</sub> y PM<sub>10</sub> durante la construcción. Las emisiones diarias pico no atenuadas debidas a la operación del Proyecto propuesto menos la línea de base de la CEQA con el proyecto completo construido (2020), no superarían los umbrales de la CEQA. Por lo tanto, la operación sin atenuación del Proyecto propuesto sería menos que significativa para todos los contaminantes sujetos a los criterios establecidos (consúltese el gráfico a continuación).



\* Los umbrales conforme al SCAQMD son iguales para la construcción y la operación, excepto para los COV, que es de 75 lbs/día para la construcción y de 55 lbs/día para la operación, y para los NO<sub>x</sub>, que es de 100 lbs/día para la construcción y 55 lbs/día para la operación, según se identifica en la Tabla de umbrales de emisiones diarias del SCAQMD anterior. Este gráfico identifica los umbrales de operación, que presentan un análisis conservador de los datos.

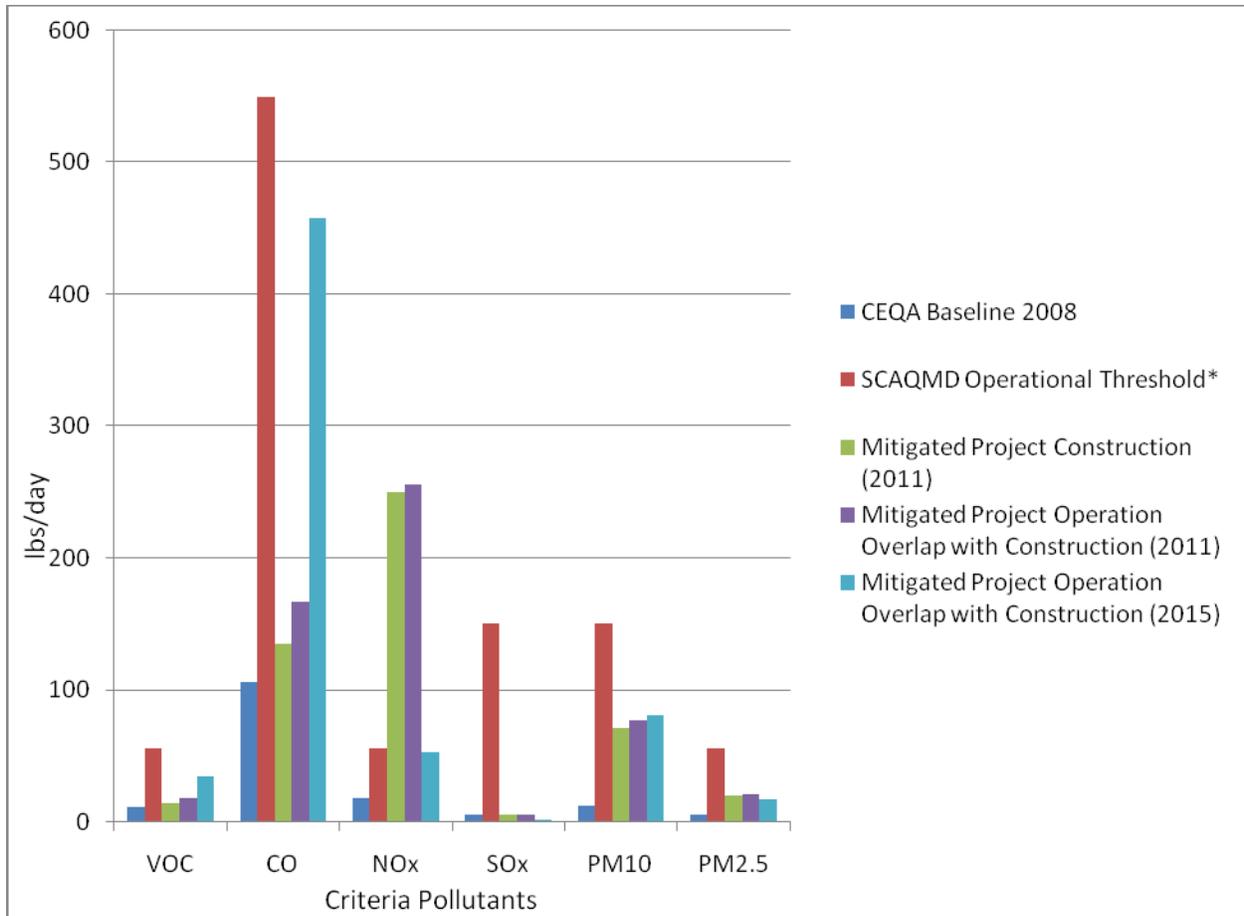
Debido al prolongado período de construcción del Proyecto propuesto, algunas actividades relacionadas con la operación se superpondrían con las actividades de construcción. Por lo tanto, las emisiones combinadas totales debidas a la operación y la construcción para los años 2011 y 2015, durante los cuales las actividades de construcción y operación se producirían simultáneamente, se evaluaron en el análisis de calidad del aire. Para el año 2011, se espera que los impactos no atenuados combinados totales de la construcción y la operación del Proyecto propuesto sean significativos para los NO<sub>x</sub> y las PM<sub>10</sub>, mientras que para 2015, se espera que el total combinado sea significativo sólo para los NO<sub>x</sub> (véase el gráfico a continuación).



\* Los umbrales conforme al SCAQMD son iguales para la construcción y la operación, excepto para los COV, que es de 75 lbs/día para la construcción y de 55 lbs/día para la operación, y para los NOx, que es de 100 lbs/día para la construcción y 55 lbs/día para la operación, según se identifica en la Tabla de umbrales de emisiones diarias del SCAQMD anterior. Este gráfico identifica los umbrales de operación, que presentan un análisis conservador de los datos.

## Proyecto atenuado

Las medidas de atenuación incluidas para la construcción y la operación se basan en las mediciones recomendadas por el PCAC, las Pautas de Construcción Sostenible del Puerto de Los Ángeles. Tras aplicarse las medidas de atenuación, las emisiones de la construcción diarias pico del Proyecto propuesto para las PM<sub>10</sub> se reducen a un nivel menor que significativo; sin embargo, las emisiones de NO<sub>x</sub> se encuentran aún por encima del umbral. Tras aplicarse las medidas de atenuación, las emisiones de la operación del Proyecto propuesto que se podrían producir simultáneamente con la construcción se reducen a un nivel menos que significativo para las PM<sub>10</sub>, tanto en 2011 como en 2015. Sin embargo, las emisiones de NO<sub>x</sub> continúan siendo significativas para el año 2011 (véase el gráfico a continuación). No se requiere atenuación para la operación del Proyecto propuesto en 2020 debido a que los impactos son menos que significativos, como se describe en “Proyecto sin atenuación”. Véase la descripción detallada que comienza en la página 3.2-2 de la Sección 3.2 del Borrador de EIR para un examen completo de los contaminantes sujetos a los criterios establecidos.



\* Los umbrales conforme al SCAQMD son iguales para la construcción y la operación, excepto para los COV, que es de 75 lbs/día para la construcción y de 55 lbs/día para la operación, y para los NOx, que es de 100 lbs/día para la construcción y 55 lbs/día para la operación, según se identifica en la Tabla de umbrales de emisiones diarias del SCAQMD anterior. Este gráfico identifica los umbrales de operación, que presentan un análisis conservador de los datos.

## **Impactos en la salud a causa de la recreación**

Las evaluaciones de riesgo para la salud se ven muy frecuentemente en la actualidad: desde informes de noticias sobre contaminantes tóxicos del aire, hasta la información anual proporcionada sobre seguridad del agua en las facturas de servicios públicos, y las pautas indicadas en los muelles de pesca respecto de la cantidad de pescado que deberían consumir las personas. Los informes tratan los riesgos medios con el correr del tiempo según todos los tipos de contaminación ambiental y opciones de estilo de vida. Con tanta información, ¿cómo se sabe cuando un riesgo es grave? A menudo, se considera que las evaluaciones de riesgo para la salud son estudios sobre el cáncer; no obstante, el riesgo se puede referir tanto a enfermedades crónicas (como la enfermedad cardíaca) y agudos (como el asma), y puede estar destinadas a estudiar diversos síntomas/enfermedades. Las evaluaciones de riesgo para la salud son herramientas que utilizan los responsables de los reglamentos a fin de predecir el riesgo relacionado con un nivel determinado de exposición; basan sus decisiones, a menudo sobre planeación del uso de la tierra y asesoramiento sobre consumo, sobre el riesgo calculado.

Las evaluaciones de riesgo para la salud no son estudios de diagnóstico. A menudo, se piensa erróneamente que una evaluación de riesgo dirá si un problema de salud o síntoma actual fue causado por la exposición a un contaminante. Es decir, las evaluaciones de riesgo para la salud a menudo se

confunden con estudios epidemiológicos. Éstos observan la exposición en el pasado y tratan de vincular dicha exposición con una enfermedad, a menudo en un grupo de población. Las evaluaciones de riesgo para la salud, por otro lado, calculan de modo estimativo si las exposiciones *actuales* o *futuras* ocasionarán riesgos para la salud en un grupo de población amplio.

Comúnmente, informan el riesgo de cáncer como una posibilidad adicional en un grupo de población extenso. Por ejemplo, el riesgo expresado como 1 en un millón significa que hay una posibilidad en 1,000,000 de que se produzca un evento. Los responsables de los reglamentos a menudo establecen valores de riesgo aceptables para los contaminantes del aire. Estas cifras de riesgo se derivan de supuestos conservadores destinados a proteger a los ciudadanos más vulnerables de una comunidad. Por ejemplo, para calcular el riesgo de un receptor residencial a causa de los contaminantes del aire, el modelo estándar presupone que el residente (persona) está expuesto a los contaminantes del aire mientras respira en el percentil 80 de ritmo de respiración, durante 24 horas al día, 350 días al año, durante un período de 70 años.

En el Puerto de Los Ángeles, hemos adoptado el umbral de menos de 10 en un millón como un nivel de incremento de riesgo de cáncer aceptable para los proyectos nuevos. Las evaluaciones de riesgo para la salud también examinan los riesgos de la exposición no cancerosa aguda y crónica. Para la exposición no cancerosa aguda y crónica, usamos los niveles de exposición de referencia (REL, por sus siglas en inglés), desarrollados por la Oficina de Evaluaciones de Peligros Ambientales para la Salud de California (OEHHA, por sus siglas en inglés). Un REL es el nivel de concentración con el cual o por debajo del cual no se anticipan efectos adversos para la salud a lo largo de la duración de exposición especificada. Un índice de peligro de 1.0 o menos indica que la exposición presentaría un riesgo para la salud aceptable o insignificante (es decir, ningún impacto adverso para la salud).

## **Línea de base**

El Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD, por sus siglas en inglés) publicó el borrador de MATES-III en enero de 2008, que caracteriza las concentraciones tóxicas en el aire ambiente y las potenciales exposiciones humanas en la Cuenca de Aire de la Costa Sur. El estudio MATES-III se finalizó en septiembre de 2008. Desarrolló un inventario de emisiones tóxicas actualizado y condujo modelos de dispersión en el aire para calcular los niveles ambientales y los potenciales riesgos para la salud de los contaminantes tóxicos en el aire. El estudio determinó que se esperaba que la zona que cubre los dos puertos, incluido el sitio del Proyecto, presentará valores de riesgo de cáncer entre 1,100 y 2,900 en un millón. El riesgo más elevado de los modelos en la cuenca de aire de la costa sur se presentó en los Puertos.

## **Proyecto sin atenuación**

No se espera que las operaciones de Proyecto propuesto produzcan impactos de riesgos para la salud significativos en la comunidad circundante. Sin embargo, el Proyecto propuesto se encuentra adyacente a actividades importantes relacionadas con el Puerto que generan emisiones de materia particulada de diesel (DPM, por sus siglas en inglés) y otros contaminantes tóxicos del aire (TAC, por sus siglas en inglés), tales como los Puertos de Los Angeles y Long Beach, la Estación Generadora del Puerto del LADWP (HGS, por sus siglas en inglés) y Harry Bridges Boulevard. Por lo tanto, las personas que visiten el sitio del Proyecto propuesto estarían expuestas a niveles elevados de TAC de estas fuentes de emisiones adyacentes. Además, los estudios llevados a cabo por la CARB demuestran que la zona de las vecindades de los Puertos, incluido el sitio del Proyecto propuesto, demuestra niveles de DPM y riesgos para la salud más elevados que en la mayoría de las restantes zonas de la cuenca de aire de la costa sur. Dado que el Proyecto propuesto atraería a individuos sensibles (tales como niños y ancianos) a un lugar que muy

probablemente presente un nivel de riesgo más elevado que su lugar de residencia, se produciría un impacto en el riesgo para la salud relacionado con la recreación. Si bien la mayoría de los visitantes probablemente recibirían un incremento relativamente ligero de riesgo para la salud (principalmente porque el riesgo del modelo presupone un uso regular, prácticamente diario, de una zona sujeta a estudio), existe la posibilidad de que un visitante frecuente acumule un impacto significativo a largo plazo canceroso o no canceroso (tales como dolencias cardiovasculares). También existe la posibilidad de que un visitante pueda recibir un riesgo para la salud significativo a corto plazo (agudo) (tal como asma) si la visita se realiza con un alto nivel de actividad industrial adyacente en conjunto con las condiciones meteorológicas correspondientes al peor escenario posible. Por lo tanto, el Proyecto propuesto expone a los visitantes a impactos de riesgo para la salud relacionados con la recreación significativos asociados con contaminantes del aire de otras fuentes.

### ***Estación Generadora del Puerto del LADWP***

En 2004, el LADWP realizó una evaluación de riesgo para la salud de las emisiones de TAC de la Estación Generadora del Puerto (HGS) a fin de determinar si dicha estación expone a los visitantes al parque a riesgos para la salud elevados y si las operaciones futuras de la HGS se verían afectadas. La evaluación de riesgos para la salud calculó que el riesgo canceroso máximo en el sitio del Proyecto propuesto sería de 6.3 por millón si se evalúa con presupuestos de exposición residencial durante 70 años (24 horas por día, 350 días al año durante 70 años). Los índices de peligro crónicos y agudos máximos calculados para las emisiones de la HGS son de 0.3 para los peligros crónicos y de 0.96 para los peligros agudos en el sitio del proyecto. El LADWP está realizando una actualización del estudio de 2004, y se espera que los resultados estén disponibles a fines de 2008 o principios de 2009.

### **Proyecto atenuado**

El impacto significativo es un impacto indirecto relacionado con emisiones de fuentes de emisión que se encuentran fuera del control del Proyecto propuesto; no se proponen medidas de atenuación adicionales. A corto plazo, el impacto de riesgo para la salud relacionado con la recreación para los visitantes del proyecto continuaría siendo significativo. A largo plazo, los niveles de contaminación tanto de las instalaciones del Puerto como de todos los camiones relacionados con el Puerto que se desplazan por Harry Bridges Boulevard disminuirán sustancialmente conforme al CAAP. Específicamente, se prevé que la DPM proveniente de los camiones disminuirá 80% en el transcurso de los próximos 5 años por medio del Programa de Camiones Limpios del Puerto. Los Puertos de Los Ángeles y Long Beach han instituido programas voluntarios para reducir las emisiones de DPM a causa de las operaciones del puerto, tales como instalación de catalizadores de oxidación del diesel en los equipos de la terminal, financiación de los costos adicionales de combustibles más limpios, electricidad para embarcaciones amarradas (“*cold ironing*”) y suministro de apoyo monetario para el programa de modernización de la flota de camiones de las ciudades portuarias (*Gateway Cities*). Además, todos los proyectos de desarrollo principales del Puerto de Los Ángeles incluirán una evaluación del riesgo para cuantificar más detalladamente las emisiones de TAC y la atenuación objetivo para reducir el impacto sobre la salud pública. Otros reglamentos vigentes y las normas futuras adoptadas por la CARB y la EPA reducirán aún más las emisiones al aire y los impactos acumulativos relacionados en la región del Proyecto propuesto. *Consúltese la Sección 3.2 y la Sección 3.2.4.3 del Borrador de EIR para ver una descripción más detallada sobre los riesgos para la salud.*

### **Partículas ultrafinas**

Se están realizando investigaciones respecto de las partículas ultrafinas (UFP, por sus siglas en inglés); es decir, aquellas clasificadas como de 0.1 de micrón de diámetro. Las UFP se forman usualmente debido a

un ciclo de combustión, independientemente del tipo de combustible. Las UFP se emiten directamente a través del caño de escape en la forma de partículas sólidas (hollín - carbono elemental y óxidos metálicos) y partículas semivolátiles (sulfatos e hidrocarburos) que se coagulan y forman partículas. La investigación sobre las UFP se encuentra aún en sus etapas iniciales, pero sugieren que éstas pueden ser más peligrosas para la salud humana que las partículas más grandes PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub> (denominadas partículas finas) debido a su tamaño y forma. Debido a su tamaño más pequeño, las partículas ultrafinas pueden penetrar en niveles más profundos del pulmón (específicamente, la zona de los pulmones denominadas alvéolos) y se depositan en las regiones profundas del pulmón con mayor eficiencia que las partículas finas. Las UFP son inertes (es decir, no reaccionan con otras sustancias); por lo tanto, las defensas normales del cuerpo no las reconocen. Pueden contar con capacidad para atravesar las capas de las células e ingresar en el torrente sanguíneo y/o en las células individuales. Con una relación de superficie a volumen elevada, otras entidades podrían adjuntarse a las partículas y desplazarse hacia la célula como una suerte de “pasajero”. Las investigaciones actuales sobre las UFP se centran principalmente en la exposición en los caminos. Los estudios preliminares sugieren que más del 50% de la exposición diaria de una persona se produce a causa de la conducción en carreteras. Los niveles parecen caer rápidamente a medida que la persona se aleja de los caminos principales. La CARB está midiendo y estudiando actualmente las UFP en los Puertos de la Bahía de San Pedro. Se está trabajando en la tecnología de filtros, incluidos filtros para embarcaciones, que parece prometedora. El Puerto comenzó a recolectar datos sobre UFP en sus cuatro estaciones de monitoreo de calidad del aire a fines de 2007 y principios de 2008. El Puerto participa activamente en las pruebas de la CARB en el Puerto, y cumplirá con todos los reglamentos futuros relativos a las UFP. *Consúltense la Sección 3.2 y la Sección 3.2.2.5 del Borrador de EIR para ver una descripción más detallada sobre las partículas ultrafinas.*

## **Emisiones de gases de efecto invernadero**

El análisis de la calidad del aire para el Proyecto propuesto y las alternativas incluye cálculos de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Las fuentes de emisiones para las que se calcularon líneas de base de emisiones de GEI incluyen vehículos de motor, emisiones de embarcaciones en el puerto y la Línea de trolés rojos de la zona costera. Las medidas de atenuación aplicadas para reducir los GEI guardan conformidad con las Pautas AB32, el Plan de Acción sobre el Clima del Puerto y el Memorando de orientación del Fiscal General sobre los GEI conforme a la CEQA de mayo de 2008. *Consúltense la Tabla 3.2-23 para ver los cálculos de emisiones y la Sección 3.2. y la Sección 3.2.4.1.3 del Borrador de EIR para una descripción más detallada respecto de los GEI.*

# **Cuestión clave para la comunidad: Peligros/Materiales peligrosos**

## **Línea de base**

El manipuleo, almacenamiento y transporte de materiales peligrosos generalmente se limitan a los tanques marinos del LADWP, tuberías de gas y petróleo existentes, operaciones comerciales situadas dentro del Distrito de Desarrollo de Avalon y la Estación Generadora del Puerto (HGS) del LADWP, fuera del sitio.

## **Proyecto propuesto**

El Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington estaría situado en una zona de usos industriales existentes. Algunos de estos usos industriales existentes, tales como el predio de tanques marinos del LADWP en el que se almacena gasoil crudo, se eliminarían en el marco del Proyecto propuesto para permitir la construcción completa del Proyecto propuesto. La demolición se realizaría en la Fase I del Proyecto propuesto; sin embargo, algunos de los elementos de proyecto que se construirían durante la Fase I estarían funcionando antes de la eliminación de los tanques o durante la misma (por ej., puente peatonal, paseo de la costa, etc.) Además, la HGS permanecería en su lugar después de que se construya el Proyecto propuesto. En este uso industrial se manipulan, almacenan y usan materiales peligrosos tales como Diesel N° 2 y amoníaco acuoso.

## **Predio de tanques marinos del LADWP**

No se requirió un análisis de los peligros que presenta el gasoil crudo que se maneja en el predio de tanques marinos del LADWP sobre la base de las características químicas del producto, que incluyen un punto de inflamación superior a los 140 grados (F) y la capacidad limitada para producir una nube de vapores tóxicos. En el marco del Proyecto propuesto, el contenido de los tanques y tuberías relacionadas se drenaría por medio del sistema de tuberías de distribución antes de la demolición y/o retiro. Los impactos peligrosos relacionados con el predio de tanques marinos del LADWP serían menos que significativos.

## **Estación Generadora del Puerto del LADWP**

La HGS tiene en total tres tanques de almacenamiento de líquidos a granel, situados en dos emplazamientos diferentes, en los que se manipulan y almacenan combustibles diesel. Uno de estos emplazamientos se encuentra en la HGS, situada al oeste de Fries Avenue; el otro emplazamiento se encuentra en Fries Avenue y A Street, al norte de las subestaciones. La HGS también incluye el almacenamiento líquido a granel de amoníaco acuoso. Se realizó un análisis de riesgos para combustibles diesel y amoníaco acuoso usando características químicas apropiadas y casos o escenarios de potenciales accidentes razonables en consulta con el LADWP. En los casos de potenciales accidentes con los tanques de almacenamiento de diesel, las huellas de calor radiante generadas por el análisis de los dos emplazamientos separados no se superponen con ninguna porción del sitio del Proyecto propuesto.

Específicamente, para el amoníaco acuoso, las pautas del RMP de la EPA usan las Pautas para Planes de Respuesta a Emergencias (ERPG, por sus siglas en inglés) como ayuda para la planificación de las liberaciones catastróficas a las comunidades. Una ERPG-2 de 200 ppm de amoníaco acuoso representa el punto máximo de exposición al amoníaco acuoso sin efectos irreversibles o graves para la salud del individuo. En los casos de potenciales accidentes debido a una liberación de amoníaco acuoso, la huella de la nube de vapores tóxicos generada que incluye el punto máximo tóxico de 200 ppm no se superpone

con el sitio del Proyecto propuesto. Por lo tanto, los impactos al Proyecto propuesto relacionados con la Estación Generadora del Puerto serían menos que significativos. En la página 3.7-5 del Borrador de EIR se incluye una descripción de los procedimientos y mecanismos de seguridad utilizados en la HGS. Un EIR de 2001 preparado por el SCAQMD también analizó la probabilidad de una liberación accidental de amoníaco durante el proceso de tramitación del permiso para la construcción de las subestaciones. *Para ver más detalles acerca de los supuestos aplicados en ambos estudios, véase la Sección 3.7, Hazards and Hazardous Materials (Peligros y materiales peligrosos) del Borrador de EIR.*

## Cuestión clave para la comunidad: Ruido

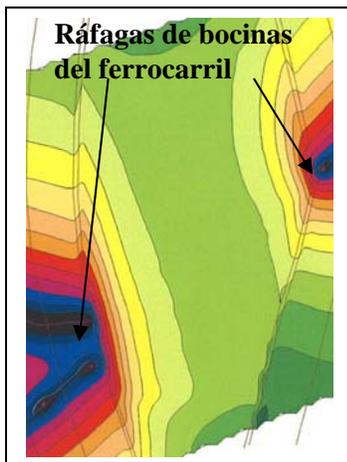
El Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington estaría situado en una zona de usos industriales existentes. La operación del Proyecto propuesto no generaría ruidos objetables; sin embargo, se espera que se experimenten ruidos fuertes periódicos provenientes de los usos industriales adyacentes, incluidos vías de ferrocarril y trenes y las subestaciones de la Estación Generadora del Puerto del LADWP.

Los niveles de ruido son regulados por la Administración Federal de Carreteras del Departamento de Transporte de los EE.UU. (U.S. DOT FHA, por sus siglas en inglés), el Código Municipal de la Ciudad de Los Ángeles y el Elemento sobre Ruido del Plan General de la Ciudad de Los Ángeles. Los niveles de ruido generalmente se definen en términos del Nivel Equivalente de Ruido de la Comunidad (CNEL, por sus siglas en inglés). Éstos son los niveles de ruido medios durante un período de 24 horas, con sensibilidad respecto de los niveles nocturnos.

Según el uso de la tierra, pueden utilizarse varios niveles de ruido diferentes como criterios para promover la salud y el bienestar y asegurar la compatibilidad apropiada del uso de la tierra. Se usa un umbral de ruido de 67 dBA de CNEL para parques y usos recreativos como criterio para determina la significancia en el análisis de ruido. Este se basa en el umbral de entre 65 y 70 dBA de CNEL identificado en las Pautas del Plan General de la Ciudad de Los Ángeles para la Compatibilidad de Usos de la Tierra respecto del Ruido. Asimismo, se indica que los Criterios de Eliminación de Ruidos del U.S. DOT FHA son cercanos a 67 dBA de CNEL para zonas de picnic y recreativas.

### Proyecto sin atenuación

La construcción del Proyecto propuesto entre 2009 y 2017 generaría niveles de ruido superiores a los niveles identificados en el Código Municipal y el Plan General. Por lo tanto, el ruido de la construcción sería significativo. El tráfico generado por el Proyecto propuesto sólo aumentaría el ruido de 0 a 2 dBA de CNEL por encima de la línea de base existente; por lo tanto, los impactos de ruido relacionados con el tráfico serían menos que significativos.



**Ruido del ferrocarril en el puente terrestre**

Los bordes de la zona del proyecto estarían expuestos a niveles de ruido superiores a 67 dBA de CNEL. Estas zonas incluyen el puente de agua peatonal y la sección más al norte del Puente terrestre. Si bien la zona afectada del Puente terrestre estaría sujeta a ruidos provenientes de las subestaciones superiores a 67 dBA CNEL, esta zona proporciona acceso hacia y desde la zona de estacionamiento y no incluye comodidades estacionarias.

El tráfico de ferrocarril relacionado con las líneas de ferrocarril existentes superará el umbral de ruido en el puente de agua peatonal. Sin embargo, no se espera que los visitantes se congreguen sobre el puente durante períodos prolongados, sino que usen el puente como un modo de transporte para llegar al borde del agua, alejándose del sonido del tráfico de ferrocarril cuando se produce. Dado que las zonas afectadas por los niveles de ruido superiores a 67 dBA de CNEL estándar se limitarían a los bordes del parque y que los visitantes del parque podrían desplazarse hacia las zonas más silenciosas en el interior del parque, los impactos de ruido de la subestaciones y trenes se consideran menos que significativos. El ruido de los trenes no superaría el umbral de 77 dBA de CNEL para los usos comerciales dentro del Distrito de la Zona Costera de Avalon.

## **Proyecto atenuado**

Los niveles de ruido de la construcción del Proyecto propuesto no se pueden atenuar hasta un nivel menos que significativo. Se incluyen medidas de atenuación; sin embargo, los impactos continuarán siendo significativos e inevitables durante el período de construcción. Dado que se determinó que todos los restantes impactos de ruido son menos que significativos para el proyecto sin atenuación, no se requieren otras medidas de atenuación. *Para más información, véase la Sección 3.9, Noise (Ruido), del Borrador de EIR.*

# Cuestión clave para la comunidad: Tráfico

## Línea de base

Se requirieron cálculos de las condiciones de tráfico futuras tanto con el Proyecto propuesto como sin el mismo para evaluar el potencial impacto del Proyecto propuesto en el transporte de superficie. La condición de línea de base, o sin el proyecto, representa las condiciones de tráfico futuras sin el agregado del Proyecto propuesto; mientras que la línea de base más el Proyecto propuesto representa las condiciones de tráfico futuras con el Proyecto propuesto ya construido. El estudio de tráfico se centra en el tráfico de hora pico los días de semana, ya que representa las peores condiciones generales de tráfico, con el mayor potencial de impacto.

## Proyecto propuesto

Si bien el Proyecto propuesto puede generar un número ligeramente más alto de viajes durante los fines de semana o eventos especiales, las condiciones de tráfico generadas son sustancialmente menores debido a la reducción de las actividades comerciales los días de semana. Aunque algunas terminales del Puerto permanecen abiertas y en funcionamiento, la intensidad de las actividades en estas terminales, incluso las operaciones de flete y transporte, es significativamente menor. Se anticipa que, aproximadamente seis veces por año, se realizaría un evento especial en el Proyecto propuesto, con una asistencia de aproximadamente 1,500 personas. Estos eventos se realizarían fuera de los horarios pico, generalmente en determinados feriados.

## Proyecto sin atenuación

El tráfico generado por estos eventos sería temporario y fuera de los horarios pico. Además, todos los eventos especiales en el sitio del Proyecto propuesto deben cumplir con los procedimientos para permisos de la Ciudad de Los Ángeles y el LAHD para eventos especiales, que requieren un plan de control de tráfico, la identificación de rutas de desvío para aquellos que no asisten, rutas de acceso para emergencias para evitar la alteración de la respuesta a emergencias y lugares de estacionamiento temporarios, con un posible servicio de traslado, para asegurar que se cumplan los reglamentos locales y estatales sobre acceso y evacuación ante incendios y emergencias. Todos los impactos en el tráfico relacionados con eventos especiales serían temporarios y se producirían en horarios en los que el sistema de circulación funciona con un alto nivel de servicio, lo que podría dar cabida al tráfico adicional relacionado con el evento especial. El plan de control de tráfico aseguraría que se mantenga el acceso y haya rutas de desvío bien planificadas para minimizar los impactos en la comunidad local. Por lo tanto, los impactos relacionados con eventos especiales y el tráfico son menos que significativos y no requieren atenuación. *Para más información, véanse las secciones siguientes del Borrador de EIR: Sección 3.11, Transportation and Circulation- Ground and Marine (Transporte y circulación- Terrestre y marítima) y Sección 3.13, Public Services (Servicios públicos), que describe los reglamentos y permisos vigentes requeridos para los eventos especiales.*

## Guía de Participación del Público

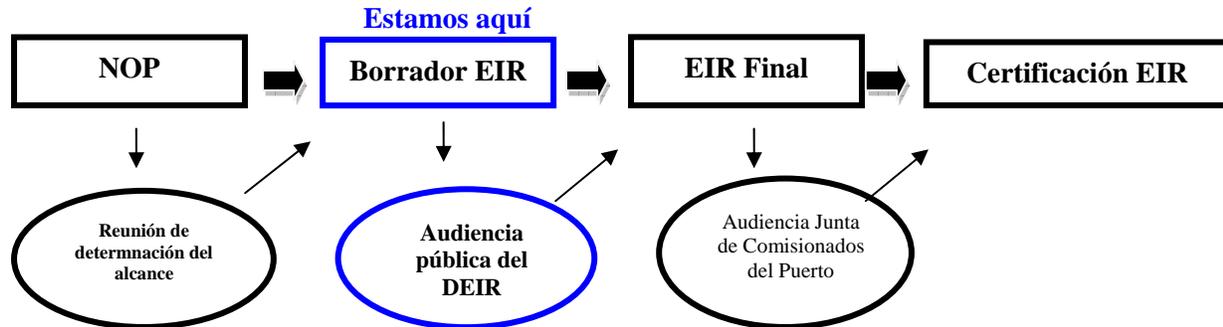
Durante la fase de revisión del Borrador de EIR, le instamos a que aproveche las muchas oportunidades existentes para participar.

<p><b>Asistir a una asamblea pública</b></p>	<p>Se celebrará una asamblea pública sobre el Borrador de EIR para proporcionar aportes y aprender más acerca del <i>Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington</i>. Los comentarios formulados en la asamblea pública se tendrán en cuenta en el EIR Final.</p> <p style="text-align: center;"><b>15 de enero, 2009</b> <b>6 p.m.</b></p> <p style="text-align: center;">Centro Comunitario de Banning's Landing 100 E. Water Street Wilmington, CA.</p>
<p><b>Enviar comentarios por correo</b></p>	<p>Los comentarios enviados por correo deben estar fechados antes del <b>30 de enero de 2009</b> y se deben enviar a la dirección siguiente:</p> <p>Dr. Ralph Appy Director of Environmental Management Los Angeles Harbor Department 425 South Palos Verdes Street San Pedro, CA 90731</p>
<p><b>Enviar comentarios por correo electrónico</b></p>	<p>Los comentarios enviados por correo electrónico deben enviarse antes del <b>30 de enero de 2009</b> a:</p> <p style="text-align: center;"><a href="mailto:ceqacomments@portla.org">ceqacomments@portla.org</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Envíe sus comentarios en formato carta como adjunto al mensaje de correo electrónico.</li> <li>• Incluya una dirección postal en la carta con los comentarios.</li> <li>• Escriba "Wilmington Waterfront Project" en la línea del asunto del mensaje de correo electrónico.</li> </ul>
<p><b>Visitar nuestros sitios Web</b></p>	<p>La información sobre el proyecto proporcionada por el Puerto de Los Angeles puede consultarse en: <a href="http://www.portoflosangeles.org">www.portoflosangeles.org</a>.</p>
<p><b>Llamar para formular preguntas</b></p>	<p>Para preguntas acerca del <i>Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington</i>, comuníquese con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puerto de Los Ángeles, Jan Green Rebstock al (310) 732-3949</li> </ul>

*¡Gracias por su interés!*

# Reseña del proceso del EIR

## Hitos



El proceso de revisión ambiental está destinado a permitir al Puerto recopilar comentarios del público y las agencias acerca del contenido y el análisis de los recursos afectados y potenciales impactos como resultado de la construcción y operación del Proyecto propuesto.

- El Borrador de EIR se someterá a un período de comentarios durante 57 días desde el 4 de diciembre de 2008 hasta el 30 de enero de 2009. Durante este período, el Puerto acepta comentarios por escrito y celebrará una asamblea pública el 15 de enero de 2009 para presentar sus conclusiones y brindar al público oportunidad para comentar. La asamblea pública se realizará a las 6:00 p.m. en el Centro Comunitario de Banning's Landing, en 100 E. Water Street de Wilmington, CA. El equipo de estudio ambiental del Proyecto de Desarrollo de la Zona Costera de Wilmington debe responder a los comentarios en el EIR Final.
- El EIR es una herramienta para la adopción de decisiones que los funcionarios locales utilizan para considerar los efectos del Proyecto propuesto en el medio ambiente. El EIR es un documento informativo y no recomienda la aprobación o denegación de un proyecto.
- Puede llamar al 310.732.3675 para solicitar una copia electrónica o impresa del Borrador de EIS/EIR. Puede descargar una copia del Borrador de EIR de [www.portoflosangeles.org](http://www.portoflosangeles.org), o consultarlo en los siguientes lugares:
  - Biblioteca Pública de Los Ángeles, Sucursal Central, 630 West 5<sup>th</sup> Street, Los Ángeles, California
  - Biblioteca Pública de Los Ángeles, Sucursal Wilmington, 1300 North Avalon, Wilmington, California
  - Biblioteca Pública de Los Ángeles, Sucursal San Pedro, 921 South Gaffey Street, San Pedro, California
  - Departamento del Puerto de Los Ángeles, División de Gestión Ambiental, 222 W. 6<sup>th</sup> Street Suite 1080, San Pedro California